TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 czerwca 1935 r. | NR. 16

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Znaczenie ruchu przyjezdnych dla Gdyni i Wybrzeża

Jest ogólnie wiadomem, jak wielkie znaczenie gospodarcze posiada ruch przyjezdnych. Wiemy, że niektóre państwa z sum, które wpływają jako opłata za usługi świadczone przyjezdnym, równoważą swoje bilanse płatnicze, zaś te, które ten ruch zaniedbały — tracą.

Ruch przyjezdnych ożywia wszystko, nietylko hotele, restauracje i lokale rozrywkowe, lecz i komunikację, handel we wszystkich jego objawach, rzemiosło i t. d.

W związku z powyższem spotykamy w krajach, które tę sytuację zrozumiały, we wszystkich miejscowościach, które mają chociażby cokolwiek do pokazania, specjalne organizacje społeczne, różnie nazywane: Verkehrs Verband, Syndicat d'initiative itd., co odpowiada naszym Związkom Propagandy turystycznej, a które stale pracują nad dostosowaniem samej miejscowości do ruchu przyjezdnych i do ściągnięcia możliwie większej ilości przyjezdnych.

W Polsce posiadamy dwa ośrodki, posiadające bardzo duże walory turystyczne. Są niemi nasze miejscowości górskie i nasze wybrzeże morskie z Gdynią.

Gdynia posiada atrakcję przedewszystkiem jako miasto, powstałe z niczego, w ciągu kilku lat, rozwijające się dzięki stworzeniu wielkiego portu.

Pozatem jej okolice, bliżej i dalej nad morzem położone, są piękne i są jedynemi w Polsce miejscowościami, gdzie może się szeroko rozwinąć życie letniskowe. Pozatem Gdynia jest miejscem wypadowem dla licznych wycieczek morskich, oraz bramą, przez którą przyjezdni mogą przybywać do Polski.

Jednem słowem Gdynia posiada wszystkie dane, aby stać się dużem centrum ruchu przyjezdnych, a to, ujmując rzeczy praktycznie, oznacza możliwość osiągnięcia rocznego przypływu kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu miljonów złotych. Starostwo Morskie obliczało kilka lat temu, że ruch przyjezdnych daje około 8 milj. złotych rocznie. Jak twierdzą, Małopolska uzyskuje rocznie w związku z tym ruchem około 80 milj. złotych, przyczem — co jest ważnem — te sumy docierają do mas najszerszych, powiększając zarobki ludności.

W związku z tem, dążeniem naszem winno być rozwinąć ten ruch, przyjmując za jego ośrodek Gdynię.

Równocześnie jednak należy się starać, aby ten ruch został skierowany w ten sposób, aby z jego dobrodziejstw mogły skorzystać i inne miejscowości najbliższego jej zaplecza, t. j. Pomorza, które również posiada wiele godnych uwagi miejscowości.

Jeśli będziemy mówili o ruchu przyjezdnych, winniśmy zdać sobie sprawę z tego, że wysuwa on szereg różnych zagadnień, z których n. p. wymienię:

1) *Drogi i szlaki turystyczne.*

Jak już wyżej mówiłem, główną atrakcją jest i będzie niewątpliwie Gdynia i wybrzeże morskie, więc tu się będzie koncentrowała największa ilość przyjezdnych. W interesach zaplecza leży, aby istniała wygodna i dostępna komunikacja z Gdynią gdyż wówczas zostanie ułatwionem zwiedzanie sąsiednich miejscowo-

ści. Jak dotąd, nawet najbliższe zaplecze Gdyni nie ma z nią szybkich i dogodnych połączeń komunikacyjnych. Ten temat zostanie opracowany oddzielnie.

2) *Dostosowanie naszych miejscowości do ruchu przyjezdnych.*

Zadaniem winno być stworzenie takich warunków, aby przyjezdny czuł się dobrze, innemi słowy, aby był dobrze obsłużony, zachęcony do następnego przyjazdu i do propagowania danej miejscowości. Żadna najbardziej kosztowna reklama nic nie pomoże, jeśli o danej miejscowości rozniesie się fama, że tam nie jest dobrze. Naodwrót, dobra obsługa klijenta daje zawsze jaknajlepsze wyniki. Z drugiej strony, jeśli dana miejscowość pragnie ciągnąć trwałe korzyści z ruchu przyjezdnych, winna ona dbać o estetykę, czystość i porządek, bo to zawsze pozostawia dobre wrażenie. Należy się przytem dostosować do potrzeb i życzeń różnych kategoryj przyjezdnych i tworzyć możliwie więcej interesujących objektów do zwiedzania i do wycieczek.

W chwili obecnej obserwujemy wielkie ilości wycieczek masowych, urządzanych przez różne organizacje — przyczem przeważa młodzież.

Chociaż ten ruch pod względem gospodarczym daje mało, jednak jest to ruch na dalszą metę, bardzo cenny, gdyż przygotowywuje zastępy już bardziej zamożnych przyjezdnych i stanowi jedną z najbardziej skutecznych form reklamy. Więc na obsługę tego ruchu masowego należy położyć specjalny nacisk.

Dalej mamy normalny ruch turystyczny i letniskowy z kraju, który daje więcej, lecz ma i większe potrzeby.

Mamy pozatem turystykę zagraniczną, stale się rozwijającą — najbardziej korzystną dla kraju lecz i najbardziej wymagającą.

Do tego dochodzi ruch przyjezdnych w interesach, którzy przybywają do Gdyni coraz częściej, lecz ponieważ Gdynia nie posiada warunków dla zamieszkania przeciętnego Europejczyka, korzyści z tego ruchu osiągają miejscowości, leżące poza granicami Polski.

Musimy zdać sobie sprawę z tego, że Gdynia przeżywa obecnie okres przejściowy, jest w okresie intensywnej rozbudowy, jest jak gdyby warsztatem, a zatem atrakcyjność jej nie może być wielką. Niewybrukowane w centrum miasta ulice, rozkopane miejsca, kurz w wietrzne dni, zaśmiecone place — niewykończone rzeczy, jak n. p. promenada nad morzem — nie robią Gdynię ponętną dla przebywania.

Przypuszczać jednak należy, że stopniowo drogą systematycznej pracy i myśli czynników miarodajnych usunięcie tych braków i nadanie Gdyni chociażby prowizorycznie estetycznego wyglądu, nie wymagałoby nadmiernych kosztów i usiłowań. Zależy wszak na tem, aby przyjezdny mógł przedłużyć swój pobyt.

Wielką przeszkodą dla rozwoju ruchu przyjezdnych jest brak w Gdyni hotelu, odpowiadającego współczesnym wymogom podróżnych.

Z punktu widzenia organizacyjnego wydaje się koniecznem, aby istniejąca w Gdyni od 1930 r. instytucja — Gdyński Związek Propagandy Turystyki — do której wchodzą i przedstawiciele Izby, rozszerzyła swą działalność na całe wybrzeże.

Związek ma opracowane plany akcji, skierowanej ku ściągnięciu przyjezdnych. Usiłowania winne być skoncentrowane w jednem miejscu, a instytucja dająca inicjatywę i prowadząca racjonalną propagandę Gdyni, winna mieć odpowiednie poparcie finansowe i moralne ze strony wszystkich tych czynników, którym zależy na rozwoju Gdyni i Wybrzeża.

Juljan Rummel.

Charter i inne rodzaje umowy o przewóz morski w oświetleniu prawnem

Charter (Chartervertrag) oznacza umowę o przewóz ładunku na statku morskim, w której przeznacza się dla przewozu ładunku pewną przestrzeń statku, bądź całą, bądź częściową. W polskim języku morskim przyjęły się terminy czarter i umowa o zaczarterowanie statku. Przeciwstawieniem tego rodzaju umowy o przewóz jest umowa o przewóz drobnicy (Stückgutfrachtvertrag). Specyficzną odmianą czarteru jest t. zw. time-charter, t. j. umowa, polegająca na wynajęciu dla przewozu ładunku całej przestrzeni statku na pewien okres czasu, kalendarzowo określony, przyczem kierownictwo statku pozostaje całkowicie w rękach armatora względnie jego zastępcy kapitana statku. Przewoźne (fracht) opłaca się przy takiej umowie, zależnie od postanowień umowy, albo za perjodyczne okresy, np. tygodnie, miesiące, albo za cały umówiony czas korzystania z pomieszczeń statku.

Kontrahentami umowy o zaczarterowanie statku są wysyłający ładunek, czyli ten, kto „czarteruje“ statek (charterer, Befrachter) i armator czyli przewoźnik (carrier, Verfrachter). W związku z umową o zaczarterowanie statku, lecz nie jako kontrahent tej umowy, wykonuje swoje czynności załadowca (shipper, Ablader). W zakres jego czynności wchodzi dostawienie ładunku na statek. Może on nawiązywać samoistny stosunek prawny z przewoźnikiem,

zwłaszcza, gdy działa jako spedytor, albo też działać wyraźnie jako zastępca wysyłającego. Zasadniczo poza umową o przewóz stoi także odbiorca ładunku (receiver, Empfänger), odbierający ładunek w porcie przeznaczenia. Legitymacja jego do odbioru ładunku wynika albo z czarterpartji (charter party), tj. dokumentu, stwierdzającego umowy o przewóz, albo z konosamentu, tj. dowodu załadowania ładunku na statek, wystawionego przez armatora (przewoźnika) lub jego zastępcę kapitana statku lub też specjalnie przez armatora (przewoźnika) upoważnioną osobę, w szczególności maklera albo ajenta okrętowego.

Umowa o przewóz morski, nie da się całkowicie podciągnąć pod jedną z typowych umów, normowanych w prawie cywilnem. Według dominującej opinji w literaturze prawniczej posiada ona przeważające cechy umowy o dzieło (Werkvertrag), polegającej na tem, przewoźnik obowiązuje się wobec wysyłającego do przewiezienia ładunku do portu przeznaczenia czyli zrealizowania ściśle określonego przedsięwzięcia transportowego. Tak też charakteryzuje ją doktryna francuska. „Armateurs s'engage à accomplir pour le compte d'autrui ube tâche determinée. La nature du contrat est une entreprise de transport" (Por. Georges Ripert, Droit maritime, 1929, tom II, str. 305).

Kontrahenci umowy o zaczarterowanie statku sporządzają zwykle umowę na piśmie w postaci czarterpartji (charter party). Dokument ten zawiera szczegółowe postanowienia, dotyczące przewozu ładunku. Ważność tych postanowień ocenia się zasadniczo według prawa, obowiązującego w miejscu jej wystawienia, jednakże dostarczenie ładunku do rąk odbiorcy w porcie przeznaczenia ocenia się zwyczajowo według prawa, obowiązującego w tymże porcie. Jak w każdej umowie, tak i w czarterpartji mogą strony postanowić, jakiemu prawu ma umowa podlegać. Odnośne postanowienie brzmi np.: „any question arising under this charter to be settled according to English law" albo „contrat, — wherewer made, to be construed by English law". Zaznacza się, że czarterpartje spisywane są zwyczajowo w języku angielskim, tj. w tym języku, który w międzynarodowej żegludze morskiej przeważnie ma zastosowanie.

Przewoźnik, który przyjął ładunek na statek, odpowiada za jego integralność stosownie do postanowień umownych. W razie uszkodzenia ładunku w drodze, przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności przez udowodnienie (ekskulpację), że zastosował względem ładunku staranność dobrego przewoźnika. Jest to zwykła staranność, którą przewoźnik powinien stosować w normalnych warunkach przewozu, zgodnie ze swemi obowiązkami, wynikającemi z jego zawodu. Może on także zastrzec sobie zgóry w czarterpartji lub konosamencie uwolnienie się od odpowiedzialności za integralność ładunku, mianowicie za pomocą specjalnych klauzul (exception clauses). Jednakże według dominującej opinji w judykaturze i literaturze klauzule takie nie mogą go uwolnić od odpowiedzialności za złą wolę, własną lub kapitana statku. Klauzula, zwalniająca go z odpowiedzialności za złą wolę, sprzeciwia się bowiem dobrym obyczajom (l'ordre public) i jest jako taka nieważna. Wynika to z ogólnej zasady prawa cywilnego, że zobowiązania, sprzeczne z porządkiem publicznym i dobremi obyczajami, nie mają skuteczności prawnej. Zasadę tę przyjął także polski kodeks zobowiązań w art. 56. Praktyka przewozowa na morzu, w oparciu o angielskie zwyczaje, wprowadziła wielką ilość klauzul, odnoszących się do odpowiedzialności przewoźnika za ładunek. Dadzą się one podzielić na kilka kategoryj, mianowicie:

1) klauzule, ograniczające czas trwania odpowiedzialności przewoźnika, np. „to be delivered from the ship's deck, where the ship's responsibility shall cease";

2) klauzule, ograniczające zakres rzeczowy odpowiedzialności przewoźnika, np. „not liable for perils of the sea and rivers" albo „not responsible for rain, rust, decay, corruption, coal dust, insufficient packing";

3) klauzule, ograniczające sumę odszkodowania np. „the owners will in no case be liable for any amount above. . . Ł.:

4) klauzule, regulujące ciężar udowodnienia szkody, np. „contents unknown", „quantity, measures, weight unknown". Klauzule takie mają to znaczenie, że jeżeli odbiorca kwestjonuje zawartość, miarę lub wagę wydanego ładunku w porcie przeznaczenia, powinien on udowodnić, co względnie ile ładunku załadowano w porcie załadowania statku;

5) klauzule, ustalające ściśle okres, w którym dopuszczalna jest reklamacja szkody w ładunku np. „within 24 hours after discharging the wessel". Klauzulę taką spotyka się w czarterpartjach przedsiębiorstwa „Żegluga Polska, Sp. Akc."

Umowa o zaczarterowanie statku wygasa z mocy samego prawa bez obowiązku odszkodowania, jeżeli statek przed rozpoczęciem podróży ulega rozbiciu lub takiemu uszkodzeniu, że jest niezdatny do naprawy, zostanie zagrabiony lub podczas wojny skonfiskowany lub też, jeżeli przed rozpoczęciem podróży nastąpi utrata ładunku wskutek wydarzenia przypadkowego, jak np. wskutek burzy lub konfiskaty podczas wojny (par. 628 kod. handl. niem. z 1897 r.) Umowa natomiast nie wygasa, lecz strony mają prawo do odstąpienia od umowy bez jakiegokolwiek odszkodowania i bez zapłaty przewoźnego, jeżeli przed rozpoczęciem podróży statek obłożono embargiem lub zajęto tymczasowo statek na rzecz państwa własnego lub obcego, albo port załadowania lub przeznaczenia uległ blokadzie albo też jeżeli wy-

dano zakaz importu ładunku tego rodzaju, co ładunek przewożony, do portu przeznaczenia lub zakaz eksportu z portu załadowania (par. 629 kod. handl. niem.) W przypadku utraty statku po rozpoczęciu podróży wskutek wydarzenia przypadkowego umowa, coprawda wygasa, jednakże należy się przewoźnikowi od wyratowanego ładunku t. zw. fracht stosunkowy (fret de distance) za część odbytej podróży (par. 630, 631 kod. handl. niem.). W razie zaś utraty ładunku wskutek przypadkowego wydarzenia po rozpoczęciu podróży, umowa wygasa z mocy samego prawa bez obowiązku odszkodowania i płacenia frachtu (par. 633, 618 kod. handl. niem.)

Z chwilą przyjęcia ładunku w porcie przeznaczenia odbiorca obowiązany jest do uiszczenia frachtu (przewoźnego) oraz zwrotu wszelkich wydatków, poniesionych przez przewoźnika na rzecz ładunku (§ 614 kod. handl. niem.) Z tytułu tych należności służy przewoźnikowi z mocy ustawy prawo zastawu na ładunku (§ 623, 777 kod. handl. niem.) Jeżeli odbiorca popadnie w stan zwłoki w odbiorze ładunku, wówczas kapitan ma prawo zdeponować ładunek w publicznym domu składowym na koszt odbiorcy lub wysyłającego. Prawo to służy kapitanowi także, jeżeli odbiorca wyraźnie odmówi przyjęcia ładunku (§ 601 kod. handl. niem.) Za te dni, o które wskutek winy odbiorcy opóźni się wydanie ładunku i przedłuży się postój statku w porcie, należy się przewoźnikowi postojowe, niezależnie od ewentualnego dalszego odszkodowania (§ 602, 604 kod. handl. niem.)

Wszelkie pretensje z tytułu utraty lub uszkodzenia ładunku korzystają z przywileju (uprzywilejowanego prawa zastawu) na majątku morskim. (fortune de mer) armatora, tj. na statku wraz z przynależnościami i przewoźnem, należnem za przewóz ładunków w danej podróży, a ulegają przedawnieniu w przeciągu roku, licząc od końca tego roku, w którym wydanie ładunku ze statku nastąpiło lub miało nastąpić (§ 901, 754 p. 7, 903 kod. handl. niem.)

Niewątpliwie leży w interesie sprawności międzynarodowego handlu morskiego, aby normy dotyczące przewozu morskiego były jednolite we wszystkich krajach morskich. W kierunku unifikacji tych norm idą już od dłuższego czasu wysiłki poważnych instytucyj międzynarodowych, w szczególności Comité Maritime International (Bruksela) oraz International Law Association (Londyn). Uwieńczeniem tych wysiłków jest międzynarodowa konwencja o ujednostajnieniu zasad konosamentu z dnia 25. VIII. 1924 r., podpisana w Brukseli. Konwencja ta opiera się na t. zw. Regułach Haskich z 1921 r. i normuje niektóre kwestje z dziedziny przewozu morskiego, w szczególności odpowiedzialność przewoźnika za ładunek. Niebawem nastąpi ratyfikacja tej konwencji przez Państwo Polskie.

Normy prawne, odnoszące się do umowy o zaczarterowanie statku, mają z nielicznemi wyjątkami zastosowanie także do umowy o przewóz drobnicy. Przy wysyłaniu drobnicy na statku strony nie wystawiają czarterpartji, lecz ograniczają się do wystawienia konosamentu, a przy małych wysyłkach drobnicowych do wystawienia zwykłego pokwitowania, t. zw. paral receipt.

Charakter umowy o przewóz morski może posiadać umowa o holowanie statku (Schleppvertrag, contrat de remorquage, towage). Jeżeli bowiem statek, załadowany towarem, — może to być załadowana zwykła barka — holowany jest jako przedmiot przewozu i pozbawiony jest własnego kierownictwa nautycznego, a kierownictwo akcji holowniczej wykonuje statek holujący, wtedy zachodzą istotne cechy umowy przewozowej i armator statku holującego występuje w stosunku do ładunku na statku holowanym jako przewoźnik.

Na końcu omówienia umowy o przewóz morski pragnąłbym podkreślić, że normy dotyczące przewozu morskiego powinny w Gdyni i Gdańsku być te same. Leży to niewątpliwie w interesie kolaboracji obu portów, przez które przechodzi 72% handlu zagranicznego Państwa Polskiego.

Dr Władysław Sowiński.

Gdynia jako rynek handlu skórami

Z chwilą gdy stworzenie arbitrażu dla bawełny weszło już w stadjum końcowe realizacji, następną dziedziną, którą powinny się zająć sfery gospodarcze przy ewentualnem poparciu rządu czy też kapitałów prywatnych — jest pośrednictwo, import i handel skórami surowemi. Artykuł ten zarówno pod względem tonażu jak i wartości zajmuje dosyć poważną pozycję w ogólnym obrocie towarowym Gdyni i wykazuje stały wzrost, co najlepiej zilustruje kilka cyfr.

Przywieziono skór surowych do Polski (w tonnach).

Rok	przez Gdańsk	przez Gdynię
1929	3.515	—
1930	5.897	104
1931	4.187	249
1932	3.201	8.641
1933	1.608	16.638
1934	748	30.782

Do niedawna jeszcze cały nasz import skór surowych szedł przez obce porty Hamburg, Rotterdam i Antwerpję nieznaczne zaś ilości przez Gdańsk. Dziś mamy już własny, niezależny port gdyński, posiadający bardzo

dogodne warunki wyładowania, magazynowania i manipulowania tym towarem, to też w bardzo niedługim czasie możemy odegrać bardzo poważną rolę, jako port nietylko polski ale i tranzytowy dla tego artykułu. Z tabelki, podanej wyż. widzimy wyraźnie, że do r. 1929 włącznie Gdynia nie brała żadnego udziału w przywozie skór, w roku 1930 i 1931 przechodzą przez nasz port pierwsze, drobne, jakgdyby próbne transporty. Nasi importerzy dobrze ocenili tą drogę i wszystkie dalsze transporty zaczęto kierować na Gdynię. — Już w roku 1932 osiągnęliśmy odrazu poważną pozycję 8 i pół tysiąca tonn, która przez dwa następne lata każdorazowo się podwajała i w ostatnim, 1934 roku, doszła do rekordowej dotychczas cyfry, 30.782 tonn. Tabelka powyższa wykazuje również przesunięcie się ładunków skór z Gdańska do Gdyni, podczas gdy w r. 1930 udział procentowy Gdyni w stosunku do Gdańska wyrażał się jak 0,5 do 99,5 — to już po czterech latach stosunek ten zmienił się zasadniczo i za rok 1934 wynosi 97,7 do 2,3 na korzyść Gdyni. W ten sposób, w bardzo krótkim czasie, import skór surowych do Polski skoncentrowany został prawie całkowicie w Gdyni. — Obce porty, o których wspomnieliśmy wyżej, dla których Gdynia jest portem konkurencyjnym niechętnie patrzą na odebranie im pośrednictwa w imporcie skór, a przez to samo i zysków, jakie im to dawało, to też drogą refakcji i obniżania stawek starają się ładunki tego artykułu przyciągnąć do siebie. Najprostszą drogą dla importerów jest nawiązywanie bezpośrednich kontaktów z producentami skór surowych i importowanie z pominięciem kosztownego pośrednictwa obcych portów w Europie. Wiele jednak jeszcze zostaje do zrobienia dla dalszego rozwoju i przyszłości w tej dziedzinie naszego handlu zamorskiego i naszej gospodarki. Przedewszystkiem stwierdzić należy z całą świadomością, że obecnie istnieje u nas pewnego rodzaju walka wielkiego przemysłu skór z małemi garbarniami. Jak wiadomo import skór surowych do Polski jest reglamentowany i przywóz ich odbywa się na podstawie pozwoleń przywozowych, wydawanych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu w ramach perjodycznie ustalanych kontyngentów, przyczem niewspółmiernie dużą ilość tych pozwoleń otrzymuje wielki przemysł, pozostałą zaś resztę dzieli się między mniejsze garbarnie oraz firmy handlowe. Dzięki tej polityce, utrudniony jest byt i rozwój tej gałęzi handlu, gdyż firmy handlowe, nie mając pozwoleń przywozowych, nie mogą zaspokoić wymagań mniejszych garbarzy, którzy pragną korzystać z ich pośrednictwa. Gdy firmy handlowe, osiadłe w Gdyni będą otrzymywały większe kontyngenty to przy pomocy kapitałów prywatnych i inicjatywy wytworzy się większa ilość placówek handlowych, pracujących w tej branży oraz korzysta konkurencja między niemi, co da możność przyjeżdżającym do Gdyni kupcom zakupu różnych gatunków skór przy dużym wyborze. — Tą drogą możemy w szybkim czasie dojść do stworzenia w Gdyni składów konsygnacyjny w wolnej strefie, aukcji dla skór i wreszcie do arbitrażu dla skór. Wówczas też w Gdyni może się wytworzyć poważny ośrodek, dla dalszego skierowywania partji skór zarówno do poszczególnych garbarń i kupców w Polsce, jak i do krajów, które korzystają z tranzytu przez Gdynię, (Czechosłowacja, Węgry), — czy wreszcie dla reeksportu tego surowca do krajów, leżących w najbliższej sferze wpływów portu gdyńskiego czyli państw skandynawskich i bałtyckich (n. p. Finlandja). —

Dostawcą skór surowych do Polski i innych państw europejskich są wszystkie niemal kraje Ameryki Południowej, głównie zaś Argentyna, Brazylja, Urugwaj, Kolumbja i Kuba, które to kraje są ojczyzną zwierząt stepowych, dających niezwykle twardą i grubą skórę, nadającą się do wyrobu pasów transmisyjnych, podeszew i t. d. — Pozostaje tu jeszcze do omówienia ostatni etap podróży skór w transporcie morskim, to znaczy czynności, związane z odsalaniem i wyważaniem importowanych do Polski skór mokro-solonych. Eksporterzy zamorscy, w celu odpowiedniej konserwacji skór podczas długiej podróży morskiej do miejsca przeznaczenia, obsypują je solą i ładują (przeważnie w wiązkach) na statek, przyczem ilość soli waha się od 10 do 15% ogólnej wagi skór mokro-solonych. Po przybyciu do portu przeznaczenia, towar luźny lub w wiązkach, zostaje zwolniony z soli przez wytrząśnięcie jej z każdej skóry oddzielnie, poczem ustalona zostaje waga netto towaru, przy uwzględnieniu pewnego ustalonego procentowo opustu („Franchise"). Jeszcze do niedawna władze celne utrudniały odsalanie, wyważanie i sortowanie skór w Gdyni, dzięki czemu czynności te musiały być dokonywane w innych portach przeładunkowych Europy, co wpływało na omijanie bezpośredniej komunikacji morskiej do Gdyni oraz większy odpływ dewiz zagranicę. Obecnie utrudnienia te są już nieaktualne gdyż władze celne udzieliły swego zezwolenia na wyżej wymienione czynności w naszym porcie. Wpłynie to niewątpliwie bardzo dodatnio na dalszy rozwój importu tego towaru do portu gdyńskiego. —

J. M.



GDYNIA JAKO BASE PORT DLA TRANSPORTÓW NA DALEKI WSCHÓD.

Linja „Gdynia - Daleki Wschód“ Far East Line), której generalnym agentem na Polskę i północno-wschodnią Europę jest Polska Agencja Morska w Gdyni, zawiadamia, że konferencja wschodnio - azjatycka postanowiła uznać Gdynię z dniem 1 lipca br. za port zasadniczy (Base Port).

Fakt powyższy ma doniosłe znaczenie dla rozwoju portu handlowego w Gdyni. Przypomnieć należy, że linje żeglugowe utrzymujące połączenia żeglugowe między Europą i Dalekim Wschodem, ustalają identyczne stawki przewozowe dla transportów, kierowanych z każdego z najważniejszych portów europejskich (t. zw. base port) do portów azjatyckich; transporty z mniejszych portów europejskich uiszczać musiały stawkę dodatkową. Uznanie Gdyni za port zasadniczy oznacza więc zrównanie jej, pod względem frachtowym, z nieliczną grupą wielkich portów, jak Londyn, Hamburg, Rotterdam, Antwerpja i t. d. Stwarza to znakomite udogodnienie w stosunkach handlowych z Dalekim Wschodem, a pozatem jest dalszym dowodem, iż Gdynia jest już obecnie przodującym portem na Bałtyku, stając w jednym rzędzie z największemi portami świata.

URUCHOMIENIE AMERYKAŃSKIEJ LINJI BAWEŁNIANEJ DO GDYNI.

Dotąd prócz regularnych transportów bawełny na statkach szwedzkich i norweskich linji Gulf — Gdynia (makler Bergenske) przybywały w różnych odstępach czasu statki niemieckie i amerykańskie, przywożące amerykańską bawełnę z portów południowych Stanów Zjednoczonych (makler Polska Agencja Morska). Obecnie towarzystwo żeglugowe Southern States Line, należące do Rippley Brothers uruchomiło regularną komunikację pomiędzy portami bawełnianemi Stanów a Gdynią, z odjazdami raz w miesiącu. Statki zawijają narazie najpierw do Bremy, potem do Gdyni i Hamburga, lecz w przyszłości prawdopodobnie pierwszym portem zawinięcia będzie Gdynia. Pierwszy statek tej linji — City of Omaha, jest oczekiwany w Gdyni 12 lipca. Przewiduje się przekształcenie w najbliższej przyszłości tej linji na dwutygodniową.

Powstanie linji jest wyrazem dążenia do popierania ze strony amerykańskich załadowców transportów bawełny pod amerykańską banderą. Maklerem i przedstawicielem tej linji w Gdyni jest Polska Agencja Morska.

BUDOWA STOCZNI WOJENNEJ W GDYNI.

Dotychczasowe próby stworzenia w Gdyni stoczni, opartej na kapitale prywatnym, nie dały wyników, kwestja zaś budowy okrętów w kraju nabrała ze względów politycznych i gospodarczych pierwszorzędnego znaczenia. Dowiadujemy się, że kierownictwo marynarki wojennej przystąpiło wobec tego we własnym zakresie do budowy stoczni.

Prace rozpoczęto w roku ubiegłym, przygotowując odpowiednie baseny i nadbrzeża. Obecnie roboty przy budowie stoczni są w toku i jest nadzieja, że w roku przyszłym uruchomiona będzie pierwsza pochylnia dla okrętów o wyporności do 1.500 ton. Tam też prawdopodobnie budowana będzie łódź podwodna z funduszu zbiórki im. Marszałka Piłsudskiego.

Plan stoczni przewiduje 4 do 5 pochylni różnych długości, doki: suchy i pływający, odpowiednią ilość dźwigów i żórawi bramowych, warsztaty i budynki, posiadające najbardziej nowoczesne urządzenia. Po zakończeniu programu prac będzie można budować w stoczni marynarki wojennej nawet większe jednostki dla marynarki wojennej i handlowej. Stocznia będzie wykonywała także zamówienia prywatne.

Dodać należy, iż warsztaty stoczni nie będą dublowały posiadanych już przez przemysł krajowy warsztatów i wytwórni, a służyć będą głównie samej stoczni, będącej montownią poszczególnych części składowych budowanej jednostki, wykonywanych w wytwórniach i warsztatach, rozsianych w różnych częściach kraju.

Nowa stocznia da zatrudnienie kilku tysiącom ludzi bezpośrednio, pośrednio zaś wszystkim gałęziom przemysłu.

OTWARCIE RUCHU NA NOWYM WIADUKCIE W PORCIE.

Dnia 5 czerwca br. otwarty został ruch pieszy i kołowy na wiadukcie Nr. 7 i na ul. Czechosłowackiej, prowadzącej od placyku przy wiadukcie Nr. 1 do Wolnej Strefy. Jest to nowe znaczne ułatwienie w ruchu w obrębie portu.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W MIESIĄCU KWIETNIU.

Według informacyj, otrzymanych z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni ruch budowlany na terenie miasta przedstawiał się następująco:

Wydano zezwoleń na budowę 50, podczas gdy w marcu wydano zezwoleń 46, a w kwietniu roku 1934 — 13.

Rozpoczęto budynków 57, podczas gdy w marcu rozpoczęto budynków 44, a w kwietniu przed rokiem — 16.

Z pośród rozpoczętych stałych budynków rozpoczęto 40, prowizorycznych 17.

Z budynków stałych 38 nosi charakter mieszkalnych, 2 zaś przemysłowych.

Z budynków mieszkalnych rozpoczęto 13 drewnianych o kubaturze 4.103 m^3, koszt ma wynieść 58 tysięcy złotych, oraz 25 murowanych o kubaturze 67.964 m^3, koszt ma wynieść 2.281 tysięcy złotych.

Budynki prowizoryczne w liczbie 17 mają być wszystkie drewniane, przeznaczone na mieszkania — kubatura wynieść ma 3.113 m^3, koszt budowy — 35 tysięcy złotych.

Budynki rozpoczęte dać mają 200 mieszkań o 587 izbach mieszkalnych i 202 izbach niemieszkalnych.

Ukończono budynków 9, podczas gdy w marcu ukończono 27, a w maju r. ub. 26. — Wszystkie ukończone budynki noszą charakter mieszkalnych, są murowane — kubatura ich wynosi 15.195 m^3, koszt budowy według kosztorysów wyraża się liczbą 442 tysiące złotych.

Budynki ukończone wzbogaciły Gdynię o 35 mieszkań, o 126 izbach mieszkalnych i 43 izbach niemieszkalnych.

ANKIETA W SPRAWIE KOSZTÓW UTRZYMANIA.

Referat Statystyczny Komisarjatu Rządu w Gdyni przystąpił do opracowania statystyki kosztów utrzymania w Gdyni. Do czynników, składających się na wysokość kosztów utrzymania, obok artykułów spożywczych i ubrania, należy komorne za lokal.

Referat Statystyczny rozpisał ankiety do wszystkich lokatorów m. Gdyni, wzywające ich do złożenia następujących zeznań: adres i piętro, liczba izb, wielkość pokojów, wysokość komornego obecnie i w latach poprzednich, wysokość czynszu, pobieranego od sublokatorów w zależności od liczby pokojów, ogrzewania, światła, mebli, utrzymania itp.

Pan Komisarz Rządu w Gdyni, podpisując pismo w sprawie ankiety, zagwarantował jej poufność. — Dane ankiety posłużą Referatowi Statystycznemu wyłącznie dla celów praktyczno - naukowych.

NOWY KONSUL FRANCUSKI W GDYNI.

Z dniem 1 czerwca br. rozpoczął urzędowanie nowomianowany konsul francuski p. Xavier Gauthier.

Biura Konsulatu francuskiego, mieszczą się narazie w Hotelu „Polska Riviera", a później przeniesione będą na ulicę Sienkiewicza.

WIZY DO DANJI.

Wicekonsulat Duński donosi, iż za jego pośrednictwem jadący do Danji polscy obywatele z Gdyni i okręgów Wejherowa oraz Pucka mogą uzyskiwać wizy za opłatą jak następuje:

Wiza na jednorazowy wjazd do Danji z terminem ważności 3-miesięcznym — koron duńskich w złocie 11,—.

Wiza tranzytowa ważna na wjazd oraz przejazd — koron duńskich w złocie 3,—.

Wizę ważną na rok czasu, na nieograniczone wjazdy i wyjazdy, udziela się na skutek każdorazowego upoważnienia przez Ministerstwo Sprawiedliwości. Odnośny wniosek należy doręczyć zawczasu i z dokładnem uzasadnieniem. Opłata tej wizy wynosi — koron duńskich w złocie 17,50.

Kurs przeliczeniowy w dniu dzisiejszym wynosi 1 korona duńska w złocie = zł 2,37.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

WALNY ZJAZD DELEGATÓW ZWIĄZKU TOWARZYSTW RESTAURATORÓW, WŁAŚCICIELI HOTELI I KAWIARŃ NA POMORZU.

Dnia 23 maja 1935 r. odbył się w Kościerzynie XII. Walny Zjazd Delegatów Związku Towarzystw Restauratorów, Właścicieli Hoteli i Kawiarń na Pomorzu.

Zjazd zagaił Prezes Związku Towarzystw Restauratorów, Właśc. Hoteli i Kawiarń na Pomorzu p. Radca Leon Penkalla, witając przedstawicieli władz: p. Starostę powiatu kościerskiego, miejscowego Burmistrza, Naczelnika Urzędu Skarbowego Akcyz i Monopoli Państw., Naczelnika Urzędu Skarbowego Podatków i Opłat Państw., przedstawicieli innych zawodów, oraz przedstawicieli pokrewnych zawodów z innych województw zarządzając trzyminutową ciszę, celem złożenia hołdu śp. I Marszałkowi Polski Józefowi Piłsudskiemu.

Na Marszałka Zjazdu powołano kol. Tkaczyka z Kościerzyny, a na sekretarza kol. Morawskiego z Tczewa. Poczem nastąpiło

przemówienie powitalne przedstawicieli władz i gości.

W dłuższym referacie składał Prezes Związku p. radca Penkalla sprawozdanie z działalności Związku, omawiając całokształt położenia gospodarczego w zawodzie restauracyjnym. Po sprawozdaniach: sekret. Związku kol. Wojdaka oraz zastępcy skarbnika Związku i Komisji Rewizyjnej Zw., udzielono Zarządowi absolutorjum.

W miejsce ustępującego długoletniego skarbnika Związku p. Andrzeja Goślińskiego wybrano jednogłośnie kol. Marjana Koplińskiego z Torunia. Przyczem p. A. Goślińskiego mianowano w uznanie jego zasług honorowych członkiem Związku.

Wniosek Zarządu Główn. Związku o wyasygnowanie z kasy związkowej zł 200,— na budowę Muzeum Ziemi Pomorskiej imieniem Marszałka Józefa Piłsudskiego uchwalono jednogłośnie.

Następnie przewodniczący odczytał poniższą rezolucję Zjazdu, którą po przeprowadzeniu dyskusji przyjęto.

Zebrani na Walnym Zjeździe Delegatów Związku Tow. Restauratorów, Właśc. Hoteli i Kawiarń na Pomorzu w dniu 23-go maja 1935 r. w Kościerzynie — uchwalają jednogłośnie złożyć swe podziękowanie przedstawicielom Rządu, Sejmu i Urzędom, które życzliwie ustosunkowane są postulatom naszego Związku.

Zjazd Delegatów uchwala następującą rezolucję: Zarząd Związku Tow. Restauratorów, Właśc. Hoteli i Kawiarń na Pomorzu poczynić ma starania w poszczególnych Ministerstwach w następujących sprawach:

1) Podwyższenie prowizji od wódek monopolowych i wyrobów monopolu tytoniowego do 15%.
2) Zniesienie 1/10 ltr. spirytusu na cele spożywcze wódek monopolowych i gatunkowych.
3) Dalsze scalenie podatku obrot. od napoi bezalkoholowych.
4) Zniesienie dodatku komunalnego do patentów akcyz.
5) Zupełne zniesienie wydawania przez Władze Skarbowe jedno-dniowych koncesyj wszelkim korporacjom, towarzystwom, szkołom itp., a natomiast udzielanie takowych lokalom, które posiadają odpowiednie ubikacje i właścicielom, którym cofnięto koncesję, lub dotychczas jeszcze nie udzielono.
6) Zaniechanie wydawania koncesyj klubowych w miejscowościach, w których istnieje dostateczna ilość innych koncesyj.
7) Zakazanie urządzania zabaw tanecznych i innych imprez z wyszynkiem w szkołach, aulach i wszystkich budynkach użyteczności publicznej.
8) Podporządkowanie wszystkich prywatnych jadłodajń i hoteli pod te same zarządzenia sanitarno - budowlane i podatkowe, jakie obowiązują analogiczne przedsiębiorstwa restauracyjne z prawem wyszynku.
9) Ustalenie ryczałtu od obrotów kelnerów dla Ubezpieczalni Społecznej.
10) Zniesienie kar za niedostateczne posiadanie zapasów wódek monopolowych i innych drobnych przekroczeń, nie przynoszących szkody Skarbowi Państwa.
11) Zupełne zniesienie podatku hotelowego jako przeżytku hamującego rozwój turystyczny.
12) Popieranie turystyki przez kierowanie takowej do istniejących już zakładów restauracyjnych i hotelowych, oraz przyjście im z pomocą przez udzielanie długoterminowych pożyczek na rozbudowę i inwestycje swoich zakładów.

USTANOWIENIE P. JANUSZA CZARLIŃSKIEGO BIEGŁYM SĄDOWYM DO SPRAW PRZEMYSŁOWYCH NA OKRĘG SĄDU APELACYJNEGO W POZNANIU.

Dekretem Prezesa Sądu Apelac. w Poznaniu z dnia 8 kwietnia 1935 r. p. Janusz Czarliński, b. prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Grudziądzu, oraz b. nacz. dyrektor fabryk „Unia" Sp. Akc., ustanowiony został (na zasadzie rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 24. 12. 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 104, poz. 945) biegłym sądowym dla spraw przemysłowych, w szczególności urządzeń fabrycznych na okręg Sądu Apelacyjnego w Poznaniu.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

SYTUACJA WALUTOWA W GDAŃSKU.

Pierwsze dni bieżącego miesiąca przyniosły życiu gospodarczemu Gdańska nowe wstrząsy na tle walutowem. Na skutek rozmaitych niepokojących pogłosek o dalszych zamiarach dewaluacyjnych oraz o gwałtownem kurczeniu się pokrycia guldena w dniu 1. bm. po południu powstała panika i znaczna ilość osób, które w dniu tym otrzymały wynagrodzenia miesięczne, gwałtownie wyzbywać się

zaczęły guldena. Częściowo powstał ruch na sklepy, w których dokonywano zakupy, częściowo zaś poczęto zmieniać guldena na złote i inne waluty zagraniczne. Ponieważ banki były już zamknięte, następny zaś dzień przypadał na niedzielę, główny ruch zwrócił się w kierunku kantorów wymiany, które w krótkim czasie wyczerpały swe zapasy walut obcych. Gorączka wymiany guldena trwała również w ciągu poniedziałku, co spowodowało wydanie przez Senat Gdański zarządzenia, o t. zw. świętach bankowych. Wszystkie banki miały być aż do odwołania zamknięte.

Nie ulega wątpliwości, iż wiele pogłosek rozsiewanych w ciągu tych dni tylko dlatego miało tak fatalne następstwa, że zaufanie do waluty gdańskiej zostało poważnie zachwiane przez sam fakt dokonania przed miesiącem dewaluacji, a dalej całym szeregiem zarządzeń i publicznych wystąpień czynników miarodajnych, które mogły być w sposób niepokojący interpretowane.

Faktem jest, iż zamknięcie banków przyniosło wiele szkody tak obrotom handlowym miasta jak i ruchowi towarowemu w porcie.

Z powodu zamknięcia banków wstrzymana została częściowo robota w porcie, zaś kilka setek wagonów ze względu na niepokrycie kosztów przewozu i zaliczeń pozostało na osi.

W chwili, gdy piszemy te słowa, nie jest jeszcze wiadomem, jaki obrót przyjmie cała ta sprawa. Faktem jest jednak, że już powstały i dalej powstać mogą poważne trudności w regulacji przez Gdańsk należności w złotych za dostarczone przez dostawców polskich towary. Z drugiej strony spodziewać się można utrudnień w dysponowaniu przez dostawców polskich ich rachunkami guldenowemi czy to z powodu niemożności wymiany guldenów na złote, czy też wogóle z powodu utrudnień w podnoszeniu sum w guldenach z rachunków bankowych.

W zakresie kształtowania się cen towarów na rynku gdańskim, dalsze większe zmiany nie nastąpiły. Według obliczeń przybliżonych w ciągu miesiąca maja koszty ogólne utrzymania wzrosły mniej więcej o 20—25%. Tak nieznaczny stosunkowo do dewaluacji wzrost tłumaczyć należy tem, że cały szereg poważnych składowych pozycyj kosztów utrzymania jak komorne, światło, gaz, środki lokomocji miejskiej zwyżce nie uległy. W związku z tem w maju nie uległy zwyżce płace urzędnicze i robotnicze.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MAJU.

Ruch tonażu morskiego w porcie gdańskim wypadł w maju znacznie lepiej aniżeli w poprzednich miesiącach rb., co szczególnie się uwydatniło w ruchu wejściowym, podczas gdy w wyjściowym poprawa jeszcze była nieznaczna. Zawinęło mianowicie do portu w maju rb. statków morskich 363 o ogólnej pojemności 247.857 t. r. n., wobec tonażu 208.237 t. r. n. na wejściu w kwietniu rb. i 251.608 t. r. n. w maju 1934 r. Na wyjściu był wprawdzie wzrost względem kwietnia rb. (maj 249.052 t. r. n., kwiecień 222.367 t. r. n.), ale jeszcze pozostawał spadek względem maja ub. r. (272.088 t. r. n.). Od początku roku do 31 maja spadek tonażu na wejściu jeszcze nie jest wyrównany: (1. I.— 1. VI. 1935 — 1.110.928 t. r. n.. 1. I. — 1. VI. 1934 — 1.239.586 t. r. n.).

Powyższe liczby upoważniają do następujących wniosków: spadek ruchu okrętowego w porcie gdańskim w ostatnich miesiącach w granicach około 10%, tłumaczący się wyłącznie zmniejszeniem ruchu tonażu węglowego, wobec czego zamaskowana jest zwyżka ruchu innego tonażu, został przezwyciężony w maju rb., co wyraziło się narazie jednostronnie we wzroście ruchu okrętowego na wejściu do portu. Przyczynę tego ożywienia upatrywać można m. innemi z powodu dewaluacji guldena gdańskiego w zmniejszeniu kosztów własnych okrętów i ekspedycji w Gdańsku.

Wśród statków na wejściu było z ładunkiem 164 z 115.318 t. r. n. ogólnej pojemności, próżnych 183 z 120.468 t. r. n. i przybyłych po bunker. prowianty lub jako do portu ukrycia: 16 z 12.071. Na wyjściu w tychże kategorjach było: 303 z 208.797 t. r. n., 38 z 28.235 t. r. n. i 16 z 12.020 t. r. n.

Pasażerów przyjechało morzem 22, w tem 13 z Londynu, na wyjściu pasażerów nie było. Statystyka portu gdańskiego nie obejmuje intensywnego ruchu pasażerów i turystów, korzystających z przystani w Sopotach. Przechodzą tędy znaczne ilości podróżnych z i do: Niemiec, Prus Wschodnich. oraz mniejsze do różnych portów Bałtyku.

Pod względem bandery pierwsze miejsce w ruchu majowym zajął tonaż niemiecki z 51.115 t., drugie szwedzki z 41.620 t. i trzecie duński z 40.854 ton. Dalsze cztery miejsca zajęły statki: angielskie z 21.278 t., polskie z 20.620 t.. norweskie z 20.372 t.. fińskie z 14.600 t. r. n.

Tonaż od 8 do 4.000 ton miały statki: greckie, francuskie, włoskie, holenderskie, łotewskie; tonaż estoński miał 2.630 t., gdański 2.586 ton, litewski 585 t.; wreszcie weszły 2 małe statki pod banderami panamską i austrjacką.

Na wyjściu obraz był mniejwięcej ten sam, tylko tonaż duński był o 15% i fiński o 22% mniejszy aniżeli na wejściu.

WIADOMOŚCI MORSKIE

WZROST UDZIAŁU SOWIECKIEJ BANDERY W RUCHU PORTOWYM LENINGRADU.

W ostatnich dwóch latach ruch portowy Leningradu zwiększył się nieznacznie: z 2.314.764 ton na wejściu i wyjściu w r. 1933, na 2.329.838 t. w r. 1934. Natomiast ruch tonażu sowieckiego w tym porcie zwiększył się z 538.153 t. na 741.176 t., podczas gdy udział procentowy wszystkich innych bander w tym porcie się zmniejszył względem r. 1933, za jedynym wyjątkiem statków brytyjskich, których udział wzrósł z 130.525 t. na 178.390 t., co wobec nieznacznego udziału tej bandery w ruchu portu Leningrady nie ma znaczenia.

Frachtowanie angielskiego tonażu do eksportu drzewa przez Leningrad nie jest bez związku z wzrostem linjowej żeglugi pomiędzy Leningradem a Londynem, na który znowuż Sowtrorgfłot wprowadza wyłącznie statki sowieckie. Odjazdy obecnie są dwa razy w tygodniu z zawijaniem w razie potrzeby do Hamburga lub Antwerpji. Statki tej linji widzieliśmy już parokrotnie w Gdyni.

SYTUACJA W HOLENDERSKIEJ ŻEGLUDZE I BUDOWNICTWIE OKRĘTOWEM.

Sytuacja w budownictwie okrętowem Holandji poprawiła się głównie dzięki zapowiedzianej budowie drugiego „Statendamu" i sowieckim zamówieniom dla stoczni. na odcinku żeglugowym jednakże sprawy przedstawiają się gorzej. Holandja nie tylko buduje dla Sowietów, ale i sprzedaje im liczne statki, nie będąc w stanie z zyskiem ich eksploatować. W holenderskich kołach istnieje przekonanie, że obecnie Holandja dużo traci jako kraj uprawiający żeglugę i że prawdopodobnie, z wyjątkiem dużych linjowców, holenderska bandera ostatecznie zniknie z bardzo wielu okrętów średniej i małej wielkości. Główną przyczyną są: wysokie koszta utrzymania i płace marynarzy w Holandji i tendencje sowieckie do usamodzielnienia się — w przewozach, które były głównem polem zatrudnienia trampów holenderskich.

RUCH STATKÓW I TOWARÓW W PORCIE TALLINA W R. 1934.

Ruch okrętowy w porcie stolicy Estonji — Tallina był w ubiegłym roku większy, aniżeli w którymkolwiek z pięciu lat poprzednich: zawinęło do portu 3.380 statków morskich o ogólnej pojemności 943.839 t. r. n., wobec 2.846 statków z 885.037 t. r. n. w roku 1933. Na żeglugę zagraniczną przypada 1283 statków z 809.271 t. r. n. Jest znamienne, że ruch zagraniczny wzrósł względem poprzedniego roku tylko o 1,6%, natomiast przybrzeżny o 51,8%. To samo zjawisko ożywienia przybrzeżnego ruchu notują w ostatnim roku również inne kraje bałtyckie.

Obrót towarowy z zagranicą wzrósł z 406.337 t. w r. 1933 do 529.532 t. w r. 1934, przyczem wzrost ten przypada niemal wyłącznie na wzrost wywozu.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

STWIERDZANIE POCHODZENIA I PRZYCHODZENIA TOWARÓW.

W „Monitorze Polskim" z dnia 4-go czerwca ogłoszony został okólnik Ministerstwa Skarbu z dnia 28-go maja br. w sprawie stwierdzania pochodzenia i przychodzenia towarów przy odprawie celnej.

Dla towarów przywożonych z zagranicy— okólnik zawiera przepisy, dotyczące stwierdzania pochodzenia i przychodzenia towarów: 1) przy stosowaniu ceł konwencyjnych, 2) przy stosowaniu pozwoleń przywozu, 3) przy stosowaniu autonomicznych zniżek celnych, 4) przy stosowaniu stawek kolumny II taryfy celnej przywozowej.

Ponadto okólnik zawiera przepisy w sprawie wystawiania świadectw pochodzenia na towary wywożone zagranicę.

Wspomniany okólnik wszedł w życie z dn. 1-ym czerwca br.

AKCJA W KIERUNKU OGRANICZENIA PRZYWOZU MIĘSA DO WIELKIEJ BRYTANJI

Od dłuższego już czasu w sferach angielskich rozważany jest projekt uregulowania przywozu mięsa do Wielkiej Brytanji. Realizacja projektów istniejących w tym zakresie doprowadziła do utworzenia specjalnej Komisji Mięsnej, która ma zająć się uregulowaniem

i uzgodnieniem przywozów mięsa z poszczególnych krajów i stabilizacją cen na rynku angielskim. Prace te mają obejmować przejściowy okres czasu przed ostatecznem uregulowaniem rynku mięsnego w Anglji.

ZNAKOWANIE IMPORTOWANYCH TOWARÓW DO ANGLJI.

Wyznaczony na mocy Merchandise Mark Act Komitet dla badania znakowania importowanych towarów w Wielkiej Brytanji, wydał w dn. 9 bm. orzeczenie, na podstawie którego wszelka odzież damska z tkanin, a mianowicie: kostjumy damskie (włączając kostjumy kąpielowe), suknie, płaszcze, spódniczki, bluzki, swetry, narzuty winny być znakowane krajem pochodzenia w sprzedaży tak detalicznej, jak i hurt. Znak kraju winien być umieszczony na kawałku materjału wszytego wewnątrz artykułu handlu.

Rozporządzenie to wchodzi w życie 3 miesiące od daty jego ogłoszenia, lecz odzież importowana dotychczas i w czasie okresu prowizorycznego może być wystawiona do sprzedaży na rynku, o ile w przeciągu następnego roku będzie jakikolwiek znak pochodzenia dostatecznie przytwierdzony.

DOSTAWY KLEPEK DĘBOWYCH DO ANGLJI.

Rynek angielski wymaga klepek dębowych o następujących wymiarach:

1 cal grubości 3 cale × 9 cali
1 cal grubości 3 cale × 18 cali
1 cal grubości 3 cale × 6 cali

Do długości dodaje się zwykle cal, który nie wchodzi w rachubę przy określaniu ceny.

Klepki powinny zawierać 25—30%, 60—65% i 100% błyszczu.

DOSTAWY POLSKIE DO RODEZJI POŁUDNIOWEJ.

Import towarów polskich do Rodezji Południowej, który wynosił w r. 1933 — Ł 12.305, podniósł się w r. 1934 do Ł 17.028, czyli o Ł 4.723, tj. 27,7%.

Z przeprowadzonych badań wynika, że gdyby polskie sfery kupieckie i przemysłowe zwiększyły zainteresowanie tym rynkiem, dałoby się osiągnąć bez trudności znacznie lepsze rezultaty.

Przegląd artykułów sprowadzanych do Rodezji Południowej, usprawiedliwia to przekonanie, przyczem w następujących działach winnaby pójść dalsza nasza penetracja: sery, czekolada i cukierki, konserwy rybne i mięsne, bekon i szynki puszkowane, sól, cukier (import z za morza wynosił 13.913.048 lbs., wartości Ł 85.096), bielizna, kapelusze i czapki, galanterja, przędza, tekstylja bawełniane i wełniane, szale, wszelkie wyroby metalurgiczne, rury, blacha płaska i falista, naczynia emaljowane i żelazne, drut, rowery, wyroby szklane, farby, żywica, wosk; chemikalja, medykamenty, nawozy sztuczne, skóry wyprawne, drzewo, posadzki, dykty etc., papier; paciorki; budziki, zabawki, wszelkie wyroby galanteryjne, etc. P. I. E.

PRZYWÓZ KONI DO HOLANDJI.

Zarządzeniem Ministra Spraw Ekonomicznych został skontyngentowany import koni w wieku 3 lat i starszych o wysokości 145 cm i wyższych.

Okres skontyngentowania ustalono na 1. 5. 35 — 1. 5. 36. Lata bazowe — 1931/32/33. Ustawowo przysługuje 100 proc. przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Poniższe zestawienie wykazuje import do Holandji skontyngentowanych koni (poz. 3 statystyki holenderskiej) podczas ostatnich 4 lat:

	1931		1932		1933		1934	
	szt.	1000 hfl.	szt.	1000 hfl.	szt.	1000 hfl.	szt.	1000 hfl.
Razem	853	449	654	255	1.120	389	6.633	1.028
Niemcy	216	155	165	75	136	93	77	24
Belgja	379	124	204	64	500	154	1.347	322
Anglja	232	143	202	90	221	109	223	93
Polska	—	—	26	2	240	29	2.486	292
Litwa	—	—	26	3	—	—	1.683	164
Danja	—	—	—	—	17	2	742	109

Nowe zarządzenie równa się zamknięciu granicy holenderskiej dla importu skontyngentowanych koni z Polski, przysługuje bowiem ustawowo 89 koni na okres 12 miesięcy. Ponieważ eksport koni rozwijał się w br. pomyślnie, nowe zarządzenie kontyngentowe oznacza dla polskiego eksportu bardzo poważną stratę.

REGLAMENTACJA PRZYWOZU W HISZPANJI.

System kontyngentów został wprowadzony w Hiszpanji dopiero z końcem roku 1931.

Pierwszy dekret, jaki ukazał się w sprawie reglamentacji importu w dniu 23 grudnia 1931 r., nie wprowadzał faktycznych ograniczeń, lecz upoważniał jedynie Ministra Rolnictwa, Przemysłu i Handlu do zastosowania kontyngentów w odniesieniu do stosunkowo małej grupy artykułów.

Praktyczne zastosowanie ograniczeń kontyngentowych nastąpiło dopiero w dniu 24 maja 1933 roku tj. z chwilą opublikowania dekretu, rozszerzającego pierwotne upoważnienie Ministra i jednocześnie wprowadzającego w życie kontyngenty kwartalne ustalone w drodze osobnych dekretów.

Od tej chwili lista artykułów skontyngentowanych stale rośnie i w obecnej chwili obejmuje czterdzieści cztery pozycje hiszpańskiej taryfy celnej.

Ograniczenia importowe w Hiszpanji opierają się na szeregu postanowień ustawodawczych w formie dekretów.

Dekret z dnia 21 listopada 1934 r., będący rozszerzeniem i modyfikacją poprzednich, zawiera ogólne postanowienia, co do ustanawiania, rozdzielania i wypełniania kontyngentów.

W myśl tego dekretu wszystkie zarządzenia kontyngentowe muszą mieć na względzie nietylko dobro gospodarki, ale i polityki handlowej kraju. Odnosi się to zarówno do postanowień przyszłych, jak i dotychczasowych, które w każdej chwili mogą być odpowiednio zmodyfikowane.

Zarządzenia kontyngentowe winny być robione na wniosek Departamentu Handlowego i Polityki Celnej Ministerstwa Przemysłu i Handlu i każdorazowo przedkładane do zatwierdzenia Radzie Ministrów.

Ustalanie wysokości, klucza rozdziałów i daty wejścia w życie poszczególnych kontyngentów należy do kompetencji Międzyministerjalnej Komisji, która w razie potrzeby może zalecić Ministerstwu Stanu wszczęcie odpowiednich negocjacyj, zarówno wewnętrznych jak i zewnętrznych.

Przy ustalaniu kontyngentów dla krajów, z któremi bilans handlowy Hiszpanji jest wybitnie ujemny, za podstawę będzie służył clearing dewizowy. Zasada ta nie będzie dotyczyła krajów, z których import nie przekroczył pięciu procent całkowitego kontyngentu importowego ustanowionego w celach ochrony własnego przemysłu.

Okresy trwania kontyngentów uzależnia się od polityki handlowej oraz układu stosunków wewnątrz kraju, w każdym jednak razie, ze względu na odnośne prace Komisji Międzyministerjalnej Handlu Zagranicznego, nie mogą one być krótsze od jednego roku.

Po upływie tego czasokresu import będzie się odbywał, aż do czasu określenia wysokości nowego rocznego kontyngentu, w granicach rzeczywistego importu dokonanego w pierwszym trymestrze roku poprzedniego.

W niektórych wypadkach, za zgodą Ministra, Departament Handlu i Polityki Celnej będzie mógł zezwolić na dokonanie importu z krajów nie posiadających udziału w ogólnym kontyngencie. Wysokość jednak tego importu w żadnym wypadku nie będzie mogła przekroczyć dwóch procent kontyngentu globalnego ustalonego przez Międzyministerjalną Komisję dla Handlu Zagranicznego.

Rozdział ustanowionych kontyngentów pomiędzy kupców figurujących na liście importerów będzie uskuteczniany przez Departament Handlu na zasadzie podań.

Petenci, których podania będą załatwione przychylnie, otrzymają tak zwane „Pozwolenia przywozu" oraz imienne licencje kontyngentowe, określające wysokość udziału poszczególnych importerów w stosunku do całego kontyngentu w danym kwartale.

Dokumenty te będą stanowiły podstawę do dokonania wwozu i odprawy celnej.

Ważność licencji będzie mogła w niektórych wypadkach być przedłużona, skrócona, względnie w razie spekulacji lub agia zupełnie anulowana przez zarządzenie Ministra Handlu.

Z cyfry globalnej każdego kontyngentu Departament Handlu jest uprawniony do zarezerwowania sobie 20 procent w celu rozdziału bądź między tych importerów, których obroty na skutek wprowadzenia kontyngentów doznały znacznego zmniejszenia, bądź też między nowych importerów, którzy udowodnią potrzebę dokonania operacyj handlowych w dziale artykułów skontyngentowanych.

Ponadto rząd zarezerwował sobie dekretem z dnia 26 lutego 1935 r. możność zwiększania uprzednio ustalonych kontyngentów.

Postanowienia zawarte w tym dekrecie przewidują wprowadzenie tak zwanych „nadkontyngentów" pod pewnemi warunkami. Głównym jego celem jest:

1. Zapobieżenie ewentualnej zwyżce cen spowodowanej przez ograniczenie wwozu;
2. Usunięcie trudności, w jakich mógłby się znaleźć przemysł krajowy na skutek ograniczenia wwozu artykułu używanego do dalszej przeróbki;
3. Zapobieżenie nienormalnemu i niczem nieuzasadnionemu popytowi;
4. Zapewnienie równowagi potrzeb konsumenta;
5. Utrzymanie na poziomie dochodów skarbu państwa;
6. Zabezpieczenie równowagi bilansu płatniczego;
7. Niekrępowanie negocjacyj traktatowych.

Rozdział nadkontyngentów będzie się odbywał również za pomocą licencyj, przyczem wysokość ich w żadnym wypadku nie będzie mogła przekroczyć 2 procent globalnego kontyngentu uprzednio ustanowionego.

P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 MAJA 1935 R.

BELGJA. Dewaluacja franka belgijskiego spowodowała, że dotychczas. stawki celne obliczane od wagi towaru obniżyły się równolegle do spadku wartości waluty, stawki zaś obliczane od wartości nie uległy zmianie, gdyż faktury opiewają przeważnie na waluty obce, te zaś obecnie przeliczane są według nowego parytetu. By uniknąć wzrostu cen wobec stawek celnych dla niektórych towarów, wydane zostało rozporządzenie z 9 maja 1935 r. obowiązujące od dnia 10 bm., przewidujące przeliczanie faktur wystawionych w walutach obcych na towary opłacające cła od wartości według parytetu z przed dewaluacji franka belgijskiego, tj. z dnia 27 marca br. Pobrane w międzyczasie wyższe opłaty celne, nie zostaną jednak zwrócone.

Komunikat Centrali Dewiz z 28. 4. 35 przewiduje, że dewizy przydzielane będą na podstawie zgłoszeń wszystkim agentom, kantorom wymiany agencjom podróżnym itp. Instytucje uprawnione przez Centralę mogą sprzedawać dewizy bez ograniczeń w

ramach tranzakcyj gotówkowych i terminowych. Posiadane zapasy dewiz mogą być zużytkowane w obrocie wewnętrznym i zagranicznym. Wywóz banknotów, papierów wartościowych i kuponów jest dozwolony bez pozwolenia Centrali.

BRAZYLJA. W umowie handlowej, zawartej 2. II. 35 w Waszyngtonie między Brazylją a Stanami Zjednoczonemi, Brazylja przyznała cały szereg ulg celnych, które po ratyfikacji traktatu zostały zastosowane. Umowa została zawarta na zasadzie największego uprzywilejowania. Wobec tego. brazylijska taryfa celna z dnia 5. 6. 34 ulega między innemi, następującym zmianom:

Nr. tar.			tar. minim. dotychcz.	nowa w milrejs.
37	skóry przygotowane lub przykrojone niespecyfikowane, lub oczyszczone	1 kg w ust.	15.600	11.440
	specjalnie nielakierowane	„ „	20.800	15.600
98	mleko proszkowane z cukrem lub bez	„ „	4.160	2.600
240	warzywa, konserwy szparagowe	„ „	5.200	2.600
	inne konserwy z domieszką owoców w masie, poza pomidorami, lub inaczej przyrządzone	„ „	5.200	4.109
245	mąka owsiana	„ „	1.560	0.870
468	cerata z bawełny w szt.	„ „	10.400	6.930
	w szlaczk. lub pasm., cięte	„ „	12.480	8.320
474	Koszule męskie i damskie z bawełny, spodnie tkane prócz trykotaży i wyrobów dzianych od sztuki	„ „	10.400	7.800
851	meble z żelaza i stali nieklasyfikowane i pojedyncze sztuki	„ „	5.200	2.600

Pod pojęciem wagi ustawowej rozumieć należy wagę towaru łącznie z wewnętrznem opakowaniem, wyłączając paki z surowego drzewa, siano, słomę, wióry, wełnę drzewną wyłączając również wewnętrzne opakowanie z cynku lub temu podobne.

CZECHOSŁOWACJA. Cło na masło od dnia 10. 5. 35 z 420 Kc. za 100 kg obniżone zostało na 210 Kc., ponieważ przeciętna cena wewnętrzna podniosła się z 2.100 na 2.505 Kc. za 100 kg. Dodatkowe cła zbożowe wskutek zwyżki ceny uległy obniżeniu; dla pszenicy wynoszą 14 Kc. (dotychczas 16), dla żyta i jęczmienia 27 Kc. (dotychczas 28), dla owsa 24 Kc. (dotychczas 25).

Przywóz etykiet potrzebnych do przesyłek wywożonych zagranicę jest dozwolony bez pozwolenia dewizowego, przyczem do wagi 2 kg brutto przywóz jest zwolniony od cła.

Z ważnością od 1. 5. br. został zeszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz tlenku siarki (gaz rajski) z poz. tar. ex 621.

FRANCJA. Według dekretu z dnia 5. V. br. podwyższone zostały stawki celne na wwóz prętów i listew z drzewa, pozłacanych, gładkich, malowanych, polerowanych, lakierowanych jednobarwnie, rzeźbionych lub ozdobionych ornamentacją wklęsłą czy też wypukłą, ozdobionych rysunkami naśladującemi żyłki drzewne i inne (ex tar. Nr. 594) z 364 fr. na 475 fr. w tar. minimalnej za 100 kg wagi netto oraz z 1.456 fr. w tar. generalnej.

Dekretem z dn. 5. V. 35 r. zostało wprowadzone z natychmiastową ważnością cło na fajki gliniane (Nr. 335 tar. celnej); w tar. generalnej wynosi 200 fr. od 100 kg; w minimalnej 50 fr.

GRECJA. Rozp. z dn. 16. IV. 35 został dodany do Nr. 50 tar. celnej nowy poddział „R", dotyczący prętów drewnianych. Stawka celna wynosi obecnie 40 drachm met. w tar. maksymalnej i 20 drachm met. w tar. minim. za każde 100 kg.

HISZPANJA. Rozp. z dn. 9. II. 35 zniesione zostało zarządzenie dotyczące clenia worków z konopi, juty, płótna obciągniętych papierem (poz. tar. cel. 1.208). Obecnie worki te podlegają ocleniu wg. Nr. tar. 1201, 1202.

HOLANDJA. Na skutek niepomyślnej sytuacji eksportowej holenderskiego przemysłu nabiałowego zostało wydane zarządzenie, ustalające, iż producenci margaryny muszą od dnia 6. V. br. dodawać conajmniej 25 proc. masła. Uprzednia minimalna norma domieszki masła wynosiła 15 proc.

Zarządzenie Min. Spraw Ekonomicznych przedłuża okres skontyngentowania wwozu papieru do Holandji na 8 miesięcy: 1. V. 35 — 1. I. 36.

W odniesieniu do grupy A i B, zmieniono okres bazowy z 1933 r. na 1933/34. W odniesieniu do tych 2 grup ustawowo przysługuje 90 proc. importu w okresie bazowym, z których 75 proc. przydziela się importerom, jako kontyngenty ustawowe, a 15 proc. jako kontyngenty nadzwyczajne, tj. nawet tym importerom, którzy w okresie bazowym papieru nie importowali. Kontyngenty są obliczane wagowo.

W grupie C rok bazowy (1933) i ustawowo przysługujące kontyngenty (100 proc.) pozostawiono bez zmian.

W grupie D nastąpiła zmiana okresu bazowego z 1933 r. na 1933/34. Ustawowo przysługujące kontyngenty na papier asfaltowy do dachów i na tapety ustalono na 100 proc. przeciętnego importu w okresie bazowym, na inne artykuły tej grupy na 90 proc. tego importu. Ustawowo przysługujące kontyngenty obliczane są od wagi brutto.

Obuwie skórzane. Okres skontyngentowania 1. V. 35 — 1. V. 36. Lata bazowe bez zmian — 1929/30/31. Ustawowo przysługuje, jak i uprzednio 35 proc. przeciętnego importu lat bazowych, obliczone ilościowo.

Obuwie gumowe. Okres skontyngentowania 1. V. 35 — 1. V. 36. Lata bazowe bez zmian — 1930/31. Ustawowo przysługuje, jak i uprzednio 35 proc. przeciętnego importu lat bazowych, obliczone ilościowo.

Obuwie inne. Okres skontyngentowania 1. V. 35— 1. V. 36. Lata bazowe bez zmian — 1929/30/31. Ustawowo przysługuje, jak i uprzednio 35 proc. przeciętnego importu lat bazowych, obliczone ilościowo.

Produkty chlorku. Okres skontyngentowania 1. V. 35 — 1. V. 36. Lata bazowe bez zmian — 1932/33. Ustawowo przysługuje 60 proc. przeciętnego importu podczas lat bazowych, obliczone ilościowo.

Żarówki do 16 volt. Okres skontyngentowania 1. V. 35 — 1. V. 36. Lata bazowe bez zmian — 1930/31. Ustawowo przysługuje 50 proc. przeciętnego importu podczas lat bazowych, obliczone ilościowo.

Żarówki powyżej 16 volt — jak wyżej.

Sznury i przędza z konopi. Okres skontyngentowania 1. V. 35 — 1. V. 36. Lata bazowe bez zmian 1931/32/33. Ustawowo przysługuje, jak poprzednio 40 procent przeciętnego importu wagowego w okresie bazowym.

Krupy i kasze. Okres skontyngentowania 1. V. — 35 — 1. IX. 35. Lata bazowe 1931/32. Ustawowo przysługuje 100 proc. przeciętnego importu w okresie bazowym.

Śledzie świeże i solone. Okres skontyngentowania 1. V. 35 — 1. XI. 35. Okres bazowy 1. V. 1932/33/34 — 1. X. 1932/33/34. Ustawowo przysługuje 40 procent przeciętnego importu wagowego w okresie bazowym.

Rozporządzeniem królewskiem został skontyngentowany z ważnością od 1. V. rb. wwóz sworzni śrutowych na okres czteromiesięczny. Kontyngent wynosi 40 proc. wwozu za tenże okres 1933 r. Jest to kontyngent autonomiczny, nie dotyczący krajów, z któremi są zawarte umowy handlowe.

Dnia 29. III. br. zostało ogłoszone rozporządzenie, w myśl którego znosi się zarządzenie Nr. 5 z dnia 14. II. 35 dotyczące skontyngentowania wwozu bieli cynkowej. Rozporządzeniem z dn. 26. IV. 35 Nr. 38

odnawia się kontyngent wwozu bieli cynkowej i litoponu do 1. VI. 35. Wysokość kontyngentu nie została zmieniona.

W. P. IRLANDJA. Z dniem 18. IV. br. weszła w życie nowa stawka celna na nast. wyroby:

a) ołówki, kredki, w drzewie lub bez, za wyjątkiem ołówków z ruchomą wstawką lub ołowiem,
b) części składowe dla powyżej opisanych ołówków i kredek,
c) obsadki w całości lub częściowo z drzewa, emaljowane, lakierowane.

O ile długość podlegającego ocleniu towaru wynosi 8 cali lub mniej — 4 sh. za gros lub 33⅓ proc. ad val. stosując stawkę wyższą; jeżeli towar podlegający ocleniu wynosi więcej aniżeli 8 cali — 8 sh. za gros lub 33⅓ proc. ad val., stosując stawkę wyższą. Rozporządzenie przewiduje na zasadzie specjalnych licencyj zwolnienie od opłaty celnej.

ŁOTWA. Komisja Walutowa zezwoliła na przywóz tkanin włókienniczych, przędzy wełnianej, jedwabiu surowego i części maszyn w drodze wymiany kompensacyjnej.

PORTUGALJA. W związku z kwestją opłat celnych od sardynek we Francji wydał rząd portugalski zarządzenie odwetowe, podwyższające wydatnie opłaty transportowe i portowe dla statków francuskich.

RUMUNJA. Według ostatnich zarządzeń pozwolenia przywozowe na II kwartał rb. mają być początkowo wydawane w wys. 50 proc. pozwoleń z I kwartału (60 proc. przywozu w stos. do I kwart. 1934, czyli w stosunku 30 proc. przywozu kwartalnego z roku 1934). Pozwolenia są wydawane na podstawie dowodów przedkładanych Izbom Handlowym. Po otrzymaniu pozwoleń przekazuje się je do biura transferowego Banku Narodowego, które wydaje pozwolenia dewizowe.

STANY ZJEDNOCZONE. Wyroby gliniane, glazurowane lub nieglazurowane winny być znakowane farbą cementową w kolorze odbijającym od tła.

Na papierze celofanowym (wood pulp board) należy na każdym arkuszu znakować pochodzenie.

SYRJA — LIBAN. W myśl rozporządzenia Nr. 75 R. R. z dn. 3. IV. br. zaszły — między innemi — następujące zmiany w taryfie celnej:

Nr. tar.		tar. maksym.	tar. norm.
196 bis	pończochy o długości stopy 17 cm i mniej ad val	50%	25%
286	elastyczne tkaniny bez względu na ich skład od 1 kg netto	220 f. Z. E.	110 f. Z. E.
287	artykuły konfekcyjne z tkaniny elastycznej bez względu na jej skład od 1 kg netto	260 f. Z. E.	130 f. Z. E.

SZWECJA. Rząd wniósł do parlamentu projekt zmiany taryfy celnej przewidującej zwolnienie od cła rakiet świetlnych, taśm żelaznych, pokrytych aluminjum, ocynkowanych taśm żelaznych grape — fruitów, oraz herbaty. Do cła na białe i jednokolorowe naczynia fajansowe do gospodarstwa domowego miałaby być doliczona dodatkowa opłata w wysokości 10 kor., a na naczynia dwu i wielokolorowe dopłata 9 kor. od 100 kg. Na żelazo manganowe z zawartością manganu powyżej 60% projektowane jest nałożenie cła 3,50 kor. za 100 kg, a na wyroby platerowane, platynowane i pozłacane — dopłaty do cła w wysokości 50 i 75 kor. za 100 kg. Pozatem szereg artykułów ma przejść do innych pozycyj tar. celnej.

Na podstawie §§ 1 i 2 rozporządzenia z dn. 18 maja 1934 r. o opłacie importowej na owies i kukurydzę oraz inne gatunki pasz rząd zdecydował, że pasze z odpadków zwierzęcych oraz mąka z lucerny podlegają opłacie w wysokości kor. 0,03 za kg wagi netto towaru. Rozporządzenie weszło w życie dnia 6. 4. 1935 r.

Z dniem 29. 4. 1935 r. wchodzą w życie następujące zmiany i uzupełnienia w taryfie celnej:

711	butelki	za 100 kg 6 kor. (poprzednio
107	liczniki elektryczne	— 15% ad val. jednak conajmniej 2½ kor. od sztuki
247	taśmy maszynowe (nie dotyczy małych pudełek do bezpośredniego użytku)	za 100 kg 450 kor. (poprzednio 200 kor.)

WĘGRY. Wydane zostały zarządzenia dotyczące przydziału dewiz na cele wyjazdów zagranicę. Kwoty te mają być ściśle uzależnione od wpływu płatności turystycznych z poszczególnych krajów do Węgier. Jednocześnie nastąpiła obniżka kwoty walut dopuszczonej do posiadania przy wyjeździe podróżnych zagranicą z równowartości 50 na 30 pengo oraz sum w pengach ze 150 na 80 pengo.

Począwszy od 1 lipca 1935 r. eksport nasion z Węgier będzie korzystał z dopłat kompensacyjnych: przy wywozie poza clearingiem do krajów: Anglji — 35%, Francji — 22%, Belgji — 20%, przy wywozie zaś w ramach umów clearingowych do Włoch 22%, Szwajcarji 22% i Niemiec 20%.

Przy wywozie poza clearingiem przyznawane będą dopłaty kompensacyjne od pełnej równowartości, przy wywozie zaś do Włoch od 70%, do Szwajcarji od 80%, wreszcie do Niemiec od 90% równowartości wywiezionych nasion.

WIELKA BRYTANJA. W dn. 1. 5. 35 r. ogłoszono z mocą obowiązującą od 2 maja rb. nową stawkę celną na bite indyki w wysokości 3 pensy od 1 lb.

WŁOCHY. W związku z rozszerzeniem działalności Instytutu Bawełnianego wydane zostały przepisy, które przewidują, że Instytut ten jest upoważniony do udzielania pozwoleń na przywóz bawełny i jej odpadków, wywóz zaś artykułów bawełnianych podlega kontroli i zależy od pozwolenia Instytutu. Dewizy z tego eksportu muszą być przekazywane Instytutowi. Tranzakcje kompensacyjne prywatne są również uzależnione od zgody Instytutu Bawełnianego.

Min. Skarbu wydało do rozporządzenia wwozowego z dn. 16. II. 35 kilka przepisów uzupełniających, w myśl których wwóz cynku i stopów cynkowych w sztabach, rurach, blachach i arkuszach (nr. tar. 386c i d) jest dozwolony w wysokości 25% zeszłorocznego wwozu.

Według zarządzenia z dn. 16. III. 35, opublikowanego w dn. 23. 4. 35 r. następujące banki: Banco di Napoli, Credito Italiano, Banco di Roma, Banca Nazionale del Lavoro, Instituto di S. Paouo, są upoważnione do dokonywania do 30. 6. 35 r. czynności dewizowych w zakresie eksportu towarowego w charakterze filji Banku Włoskiego.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma angielska interesuje się importem wosku pszczelnego białego i żółtego. R/13428/68/Gi.

Firma amerykańska pragnie nawiązać kontakt z polskimi wytwórcami szpagatów konopnych. P/13473/59/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Firmy włoskie interesują się importem wełny do wypychania poduszek i materaców. P/13177/46/M.

KONIECZNOŚĆ STANDARYZACJI PRODUKCJI RYB WĘDZONYCH.

Przemysł rybny w Polsce, a w szczególności nadmorski przemysł wędzarniczy i konserw rybnych posiada bardzo duże widoki rozwoju i z czasem stanowić będzie niewątpliwie najważniejszą gałąź przemysłową na terenie północnego Pomorza. Powyższe okoliczności nakładają obowiązek poczynienia wszelkich starań, aby rozwój tego przemysłu przyśpieszyć i rozwiązać w ten sposób zagadnienie uprzemysłowienia wybrzeża oraz rozwoju naszego rybołówstwa morskiego.

Stale zwiększająca się produkcja oraz konsumpcja ryb wędzonych w Polsce, a w szczególności szprotów, które stanowią podstawowy produkt naszego przemysłu wędzarniczego, przybiera jednak na skutek szybkiego rozwoju tej gałęzi produkcji pewne cechy chaosu, mogącego przynieść niepożądane skutki tak dla dalszego rozwoju przemysłu wędzarniczego, jak i dla szerokich rzesz konsumentów.

Należałoby więc niezwłocznie, kiedy jeszcze znajdujemy się w początkowej fazie rozwoju tego przemysłu wprowadzić pewne normy standaryzacyjne, aby zapobiec jakościowej degeneracji produkcji w omawianej branży przemysłowej oraz zniechęceniu się szerokich rzesz konsumentów do artykułu, oddawanego obecnie do konsumcji nie zawsze w należytej formie.

Masowy zbyt szprotów wędzonych stwarza specjalne okoliczności, przemawiające za koniecznością standaryzacji tego artykułu. Szproty wędzone przybierają coraz więcej charakteru artykułu masowego spożycia szczególnie pośród ludności mniej zamożnej w okresie zimowym. Starania nasze powinny więc iść w kierunku uprzystępnienia spożycia tego artykułu, przez obniżenie jego ceny przy równoczesnem zapewnieniu mu należytej jakości, która na skutek masowej produkcji może łatwo ulec pogorszeniu.

Obniżenie ceny szprotów wędzonych oraz utrzymanie produkcji ich na odpowiednim poziomie jakościowym, da się przeprowadzić tylko za pomocą standaryzacji, która przyczyni się niewątpliwie w dużym stopniu do szerokiej popularności tego artykułu w Polsce, co spowodować może zwiększenie obecnej produkcji przemysłu wędzarniczego i powiększyć nasze rybołówstwo morskie.

Okoliczności te wyłoniły konieczność podjęcia przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni prac w ścisłem porozumieniu z zainteresowanemi sferami przemysłu rybnego nad wprowadzeniem standaryzacji w tej branży, standaryzacji, której sfery zainteresowane domagają się już od dłuższego czasu.

Jest ona tembardziej konieczna, iż właściwie samo życie wprowadziło już pewne zwyczajowe normy standaryzacyjne, przestrzegane prawie wszędzie przez poważne wytwórnie jak n. p. sposób pakowania, waga skrzynek, znakowanie skrzynek i t. p.

Dzika i nielojalna konkurencja w przemyśle wędzarniczym ze strony wędzarń pokątnych, nieodpowiednio urządzonych lub też niesumiennych, polega właśnie na nieprzestrzeganiu owych zwyczajowych norm standaryzacyjnych i na oszukiwaniu klijentów na wadze oraz jakości towaru.

Projektowana standaryzacja będzie więc miała na celu przeważnie tylko nadanie mocy powszechnie obowiązującej tym normom, które już samo życie wprowadziło.

W tych warunkach przeciwstawianie się standaryzacji „dla zasady“ jest wysoce szkodliwe dla rozwoju naszego przemysłu rybnego oraz rybołówstwa morskiego.

Projektowana przez związki branżowe oraz samorząd gospodarczy standaryzacja, odnosić się będzie przedewszystkiem do wagi netto skrzynek zawierających szproty wędzone, do znakowania skrzynek, oraz do sposobu pakowania.

Ustalenie jednolitej wagi zawartości skrzynek pociągnie za sobą automatycznie standaryzację wymiarów skrzynek, co wpłynie na potanienie produkcji kompletów skrzynkowych. Przymus znakowania skrzynek umożliwi stwierdzenie, z jakich wędzarń pochodzi towar nieodpowiedni do konsumpcji i wówczas życie samo (kupiec detalista i konsument) wyeliminuje wędzarnie, niezdolne do produkcji odpowiedniego pod względem jakości towaru. Znakowanie towaru wpłynie również korzystnie na ograniczenie pośrednictwa w handlu szprotami wędzonemi. Ustalony sposób pakowania zapobiegnie niestarannemu układaniu i opakowaniu towaru w skrzynkach, co wpływa ujemnie na jakość towaru i jego trwałość. Przepisy standaryzacyjne wyeliminują również używanie surowca nieodpowiedniego, a więc zbyt młodych i małych rybek, które wprawdzie zwiększają wagę, ale nie przedstawiają należytej wartości jako artykuł spożywczy.

Jak z powyższego wynika, standaryzacja, utrzymana w racjonalnych i przez życie podyktowanych ramach, będzie miała tylko dobre skutki tak dla przemysłu i handlu rybnego jak i dla konsumentów. Spowoduje ona również niewątpliwie wzrost konsumpcji i produkcji ryb wędzonych, a o to przedewszystkiem chodzi.

J. Kunert.

POŁOWY RYB MORSKICH W MAJU.

Połowy bałtyckie w maju dały 177.850 kg ryb o wartości 81.318 zł. Z ilości tej przypada 24.820 kg na połowy dalsze pełnego Bałtyku (Bornholm, Głębia Gdańska) reszta zaś na połowy przybrzeżne.

W porównaniu z majem roku ubiegłego, połowy tegoroczne są większe ilościowo o 43.000 kg, wartościowo jednak spadły o 30 tysięcy zł., co wytłumaczyć można słabemi ilościowo połowami łososi (wysokocennych) w roku bieżącym, i połowami mało wartościowych szprotów, których w maju roku ubiegłego nie łowiono, a które dały w maju br. 46.200 kg.

Podział na poszczególne gatunki ryb przedstawia się następująco: (w nawiasie podano cenę w groszach za jeden kg ryb):

Łososie: sztuk 865 o wadze 8.030 kg (400), mielnice 1.028 sztuk — 490 kg (160), troć: 134 sztuk — 360 kg (430), płastugi, stornia: 52.320 kg (30), zimnica: 8.620 kg (20), gładzica: 1.250 kg (30), skarp, turbot: 1.450 kg (80), śledziki: 1.080 kg (30), śledziki rzeczne: 200 kg (70), szproty: 46.200 kg (12), węgorze: 1.250 kg (180), wątłusze (dorsze): 32.090 kg (20), węgorzyce tj. kwapy: 4.400 kg (50), szczupaki: 2.550 kg (150), okonie: 1.110 kg (60), płocie: 14.150 kg (40), certy: 2.300 kg (40).

Poszczególne miejscowości złowiły: Hel 62.630 kg o wartości 32.050 zł, Gdynia 21.850 kg — 6,593 zł przybrzeżnych, 24,820 kg o wartości 5,300 zł pełnego Bałtyku. Miejscowości od Jastarni do W. Wsi: 44.920 kg — 23.208 zł, od Chłapowa do Karwi: 8,750 kg — 3.587 zł, miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża: 14.880 kg — 10.580 zł.

W porównaniu z rokiem ubiegłym wartość połowów w roku bieżącym zmalała w Helu, Gdyni, Jastarni i Pucku, utrzymała się bez zmian w okręgu Chłapowo—Karwia. Ilościowo połowy zmalały w Gdyni i w puckim okręgu, wzrosły natomiast w Helu i Jastarni.

Sprzedano na rynku miejscowym 126.440 kg o wartości 63.921 zł, do wędzarń na wybrzeżu oddano 34.160 kg ryb o wartości 12.182 zł, sprzedano do Gdańska 17.250 kg — 5. 215 zł.

KRONIKA.

OBROTY PORTU RYBACKIEGO W GDYNI W MAJU.

Miesiąc maj należy do okresu bardzo słabego, jeśli chodzi o obroty rybą morską. Ogólny obrót wyniósł 251 ton towarów rybnych. Z ilości tej przypada na import przez port rybacki 88 ton, na import drobnicą przez port handlowy: 116 ton, a na połowy własne na Bałtyku 47 ton ryb.

Do portu rybackiego zawinęły dwa statki z Norwegji przywożąc śledzi solonych: 605/1 i 46/2 beczek, konserw rybnych 5 ton i mrożonych rekinów (samo mięso krajane w kostki, nazwane w handlu w Warszawie jako „sum morski") w ilości trzy i pół tony.

Do portu handlowego przybyło z drobnicą 17 statków z różnych krajów. I tak: z Norwegji 2 statki z 28 ton tranu, z Portugalji 3 statki z 9 ton sardynek, z Holandji 2 statki z 6 ton sardynek, z Francji 1 statek z 0,5 ton sardynek, z Anglji 1 statek z 16 ton kawioru, z Finlandji 3 statki z 16 ton ryb świeżych, ze Szwecji 3 statki z 3 tonami śledzi solonych i 19 ton tranu, z Niemiec 1 statek z 16 tonami sardynek, z Danji 1 statek z 2 tonami tranu.

Na połowy własne składały się: połowy przybrzeżne w ilości 22 ton i połowy pełnego Bałtyku 24 t. ryb.

Do kraju wysłano z portu rybackiego 31 wagonów z rybami, z czego przypada 6 wagonów ze śledziami solonemi do Gdańska, celem umieszczenia śledzi w chłodniach gdańskich wobec braku miejsca w Gdyni.

KOMUNIKATY

REJESTRACJA UMÓW O NAUKĘ UCZNIÓW PRZEMYSŁOWYCH I HANDLOWYCH.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni ponownie przypomina o ciążącym na wszystkich przedsiębiorstwach przemysłowych i handlowych obowiązku rejestrowania w Izbie umów o naukę uczniów. Umowę należy przesłać w 3-ch egzemplarzach, z których jeden zostaje w aktach Izby.

W biurze Izby nabyć można drukowane wzory umów, zawierające główne postanowienia prawa przemysłowego, dotyczące umów o naukę w przemyśle i handlu. Cena 1 egz. umowy wynosi 10 gr., zaś opłata za rejestrację umowy zł 3,—, którą to kwotę należy wnieść do kasy Izby wzgl. wpłacić na konto czekowe P. K. O. 204.415.

Izba z naciskiem podkreśla, że obowiązek rejestracji umów uczniowskich w Izbie Przem.-Handlowej wynika z prawa przemysłowego i nierejestrowanie umów podlega sankcjom karnym, przewidzianym w art. 126 tegoż prawa (grzywna do 1000 zł i areszt do dni 14) oraz w art. 6 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dn. 15. VII. 27 o Izbach Przemysłowo-Handlowych (grzywna do 300 zł).

Niezależnie jednak od tego, że rejestracja umów stanowi obowiązek przez prawo przewidziany, Izba podkreśla, że sporządzenie umowy na piśmie oraz jej zarejestrowanie leży w bezpośrednim interesie zarówno przedsiębiorstwa, jak uczniów. Pomijając nawet kwestję należytego unormowania stosunku nauki i obustronnych praw i obowiązków, należy zaznaczyć, że przedsiębiorstwo, które zarejestrowało umowy o naukę uczniów, korzysta z następujących udogodnień:

a) uczniów zatrudnionych na podstawie zarejestrowanej w Izbie umowy nie wlicza się do ogólnej liczby zatrudnionych w przedsiębiorstwie pracowników, co wpływa na wysokość kategorji świadectwa przemysłowego;

b) w zakresie ubezpieczenia robotniczego na zasadzie ustawy o ubezpieczeniu społecznem: uczniowie przemysłowi, odbywający naukę na podstawie zarejestrowanej umowy, nie podlegają obowiązkowi ubezpieczenia emerytalnego a winni być ubezpie-

czeni tylko w zakresie ubezpieczenią chorobowego i wypadkowego.

Izba wzywa wszystkie przedsiębiorstwa, które nie dopełniły dotychczas obowiązku rejestracji, do zgłoszenia umów do dnia 1 lipca 1935 r. Po tym terminie Izba zwróci do odpowiednich organów celem przeprowadzenia kontroli, czy przedsiębiorstwa dopełniły powyższego obowiązku.

Wobec zachodzących często nieporozumień Izba ponadto wyjaśnia, że w myśl prawa przemysłowego za „przemysł" uważa się wszelkie zatrudnienie zarobkowe lub przedsiębiorstwo, wykonywane samoistnie i zawodowo, bez względu na to, czy jest ono wytwarzające, przetwarzające, handlowe lub usługowe. Wobec powyższego „uczniem przemysłowym" jest tak uczeń zatrudniony w zakładzie przemysłowym jak i handlowym. Wydane przez Izbie drukiem formularze „Umowy o naukę w przemyśle" mają zatem zastosowanie tak w przemyśle jak i handlu.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

	Daty odjazdów – Dates of sailings			
s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Cieszyn	11. 6.	15. 6.	19. 6.	22. 6.
Capella	18. 6.	22. 6.	26. 6.	29. 6.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Wyborga — Kotka

H. Lenczat i S-ka

s/s Wandraham — z Gdyni 14. 6. s/s Imatra — z Gdyni 14. 6.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 30. 6.

Do Rygi (Riga) i Bremy

Aug. Wolff Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Egeria	11. 6.	13. 6.
Minos	17. 6.	19. 6.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

s/s Anneliese — z Gdyni 13. 6.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 13. 6. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 20. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 10. 6.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 17. 6.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 20. 6.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 17. 6.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 15. 6.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 10. 6.

Do Åhus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 12. 6. s/s Iwan — z Gdyni 26. 6.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 10. 6.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Tatti	11. 6.	15. 6.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 22. 6. — z Gdańska 25. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Akershus — z Gdyni 13. 6.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 10. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 11. 6. — z Gdańska 14. 6.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. —
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Lenczat & Co sp. z o. o.

s/s Wiborg — z Gdyni 15. 6.

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Hans Carl	13. 6.	16. 6.
Jupiter	20. 6.	23. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk
s/s Butt	17. 6.	19. 6.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	11. 6.	14. 6.	19. 6.
Hel	18. 6.	21. 6.	29. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 17. 6. — z Gdańska 19. 6.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Merope — z Gdyni 12. 6.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 18. 6. — z Gdyni 20. 6.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 11. 6. — z Gdyni 13. 6.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 11. 6. — z Gdyni 13. 6.

s/s Lwów — z Gdańska 18. 6. — z Gdyni 20. 6.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Knud — z Gdyni 8. 6.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Helder — z Gdyni 8. 6.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 30. 6.

Do Le Havre

Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

s/s Warszawa — z Gdyni 8. 6.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 21. 6.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas - Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 21. 6.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.

Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nordsöen — z Gdyni 19. 6.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Celdonia — z Gdyni 12. 6.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd

s/s Egholm — z Gdyni 12. 6.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 30. 6.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Erland — z Gdyni 14. 6. m/s Blaland — z Gdyni 22. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanstates — z Gdyni 19. 6.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — 17. 6.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pedro Christophersen — z Gdyni 16. 6.

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Aura — z Gdyni 21. 6.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 23. 6.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singa pore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Keelung — z Gdyni 15. 6.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tiradentes — z Gdyni 18. 6.

Gdynia — Adelaide — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

9 czerwca:

s/s SCANSTATES lin. z N. Yorku i Filadelfji dla wyładowania, A. Sc. Line.

s/s STAD ZWOLLE z pirytami, PAM.

s/s KATOWICE z Livorno z ład. tytoniu, PAM.

s/s KOSTI po węgiel, PAM.

s/s BERTIL po węgiel, Bergenske.

10 czerwca:

s/s CITY OF KEELUNG po ładunek na Daleki Wschód, PAM.

s/s LUBLIN lin. (lub 12-go via Gdańsk) z Hull z towarami. Polbrit.

s/s BALTONIA lin. (lub 12 via Gdańsk) z Londynu z towarami P. Z. K. B.

s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu i Kłajpedy dla wyład. i ład. Bergenske.

s/s URSA lin. zachod. norweska, tylko dla ładowania. Bergenske.

s/s NIOBE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania. Wolff.

s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drob., dla wyład. i ładowania. PAM., Żegl. Polska.

s/s KALMAR lin. po ładunek do zachodniej Finlandji, Lenczat.

s/s ŚLĄSK lin. z Helsinek i Tallinna z towarami: ładuje do Rotterdamu i Antwerpji, Żegluga Polska.

11 czerwca:

s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu z towarami: ładunej do Tallinna i Helsinek, Żegluga Polska.

s/s EGERIA lin. z Bremy dla wyładowania i ładowania, Wolff.

s/s ALWINE RUSS lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s MEROPE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s MARGOT dodatk. lin. zach. norweskiej dla wyład. Bergenske.

s/s BASTAND dodatk. lin. wschod. norweskiej dla wyładowania i ładowania, Bergenske.

s/s NINA po węgiel, Bergenske.

s/s SOLSTAD po węgiel, Behnke & Sieg.

12 czerwca:

s/s CALABRIA lin. po ładunek do portów hiszpańskich i włoskich, Bergenske.

s/s IWAN lin. zach. szwedzka dla wyład. i ładowania. Bergenske.

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s EGHOLM lin. dla wyład. i ładowania do portów Hiszpanji i Włoch, Reinhold.

s/s TÄRNAN dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drobn. dla wyład. i ład. PAM., Żegluga Polska.

13 czerwca:

s/s PUŁASKI lin. z Nowego Yorku z pocztą i pasażerami i towarami, Gdynia—Ameryka.

s/s BORE IX lin. z Buenos Aires, Santos, Rio dla wyładowana, Bergenske.

m/s INNAREN lin. z południowej i zachodniej Afryki dla wyładowania, Bergenske.

s/s AKERSHUS in. wschodnio-norweska dla wyładowania i ładowania, Wolff.

s/s HANS CARL lin. z Rotterdamu dla wył. i ład. Wolff.

14 czerwca:

m/s GOTLAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Polska-Lewant.
m/s ERLAND lin. po ładunek do portów Lewantu. Polska-Lewant.
s/s HELENE RUSS lin. z Hamburga tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s KÄTE lin. z Hamburga dla wyład. i ład., Prowe.
s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.

15 czerwca:

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Lenczat.
s/s TAARRNHOLM lub subst. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s CORSICA lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.
s/s VIKING po drzewo, PAM.
s/s NAALDVIJK po drzewo, PAM.
s/s GRAIGWEN po węgiel, PAM.

16 czerwca:

s/s TCZEW lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s SCHIE lin. po ładunek do Alexandrji, Jaffy, Haify i Beirut, Rummel & Burton.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN lin. południ. amerykańskiej po ładunek, PAM.
ż/m ERNA lin. z Aarhus/Odensee dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s POLARIS po węgiel, PAM.

17 czerwca:

s/s DEMODOCUS po węgiel, PAM.
s/s NORDSOEN lin. hiszpańska, z owocami, PAM.
s/s LECH lin. (lub 19-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LWÓW lin. (lub 19-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek i Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s BUTT lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s MINOS lin. z Bremy dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s BOJAN po drzewo, PAM.
s/s GLENLEA po drzewo, PAM.

18 czerwca:

m/s TIRADENTES lin. po ładunek do Indyj, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. zach. norweskiej dla wyładowania, Bergenske.
s/s CHORZÓW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s WARSZAWA lin. z Havru dla wyładow., ładow. i przyjęcia emigrantów, Polbrit.
m/s RHEA lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.